

ROSTA ISTVÁN*

Kortársi viták Herrich Károly (1818–1888) személye és munkássága körül, a nagy tiszai árvíz (1879) környezetkárosító hatásai nyomán

A tudomány- és technikatörténeti munkák gyakorta heroizálnak, az emberi megismerő és környezetalkító tevékenységet nemritkán eltúlozzák. Pedig sok példát lehetne felsorolni elhibázott technikai alkotásokra, sőt technikatörténeti katasztrófákra, a Titanic tragédiájától kezdve hidak összeomlásáig. A dualizmus korának egyik nagy technikai fiaskója éppen a vízügyek és a vízhasznosítás területére esik. A balsiker az ország egyik legszebb városának szinte teljes pusztulását okozta.

1879-ben a nagy tiszai árvíz csaknem megsemmisítette Szegedet. Az 1870-es évek derekától egyre több irat tanúskodik arról, hogy a Szeged környéki árvízvédelmi munkák nem voltak minden tekintetben kifogástalanok. Szeged város közgyűlésének egyik határozata (527/1875.) szerint aggodalomra adott okot „...a Tápé és Algyő alatti társulati töltéseknek igen hiányos s a veszély esetén csaknem védhetlen állapota...”, amely miatt „...a bizottságnak tudomására hozatott, kormánybiztos úr ő Nagysága ugyancsak megkerestetni határozatott a végből, hogy a társulati töltések eme pontjainak... kijavíttatását elrendelni méltóztassék...”¹

Szeged város közgyűlése írásba is foglalta, hogy „...a létezett Kormány és főhatóságoknak a Tisza-szabályozás körül elkövetett hibás intézkedései és általában a tisztaszabályozási ügynek helytelenül és kizárólag az Alföld és városunkra nézve károsan lett keresztülvitele idézte elő a katasztrófát. “ Kérték, hogy az „elpusztult város helyreállítása... országos erősegély mellett való újjáalkotása” történjék meg.”²

A külföldi szakértő bizottság a tragédia után lényegében azt állapította meg, hogy a város árvízvédelmének kialakításakor a technikai hibák sorozatát követték el. (A töltések méretei elégtelenek voltak, az anyaguk sem volt megfelelő, nem gondoskodtak a víz töltéstest alatti átszivárgásának megakadályozásáról stb.) Hiányolták a külföldi szakértők a társulati munkák egységes felső irányítását, az állami felülvizsgálatot és ellenőrzést, ami viszont már a szervezési tevékenység fogyatékoságaira is rámutat.³ Így vált Szeged pusztulása a dualizmus korai szakaszában a magyarországi műszaki-technikai kultúra fekete foltjává, jóllehet a tiszai védvonalak szegedi szakaszának különös veszélyeztetettségéhez sem férhet kétség. Kedvezőtlenül torlódtak egymásra bizonyos természeti tényezők is: a Maros közvetlenül Szeged felett torkollik be, a város felett a kanyarulatok átvágásai gyorsabban készültek el, mint a város alatti szakaszon, ahol például 13 átvágás közül csak egy alakult ki 1879-ig kellőképpen.

* Csokonai Vitéz Mihály Tanítóképző Főiskola, 7004 Kaposvár, Bajcsy-Zs. út 10.

Érdemes ezt összevetni azzal, hogy **Gróf Széchenyi István** és munkatársai az 1840-es évek derekán már vizsgálták a Tisza szabályozására vonatkozóan a munkák előrehaladásának célszerű és biztonságos sorrendjét. Röpiratában a gróf akkor ezt írta. „*Vízszabályozásnál... sokak axiómául azt tartják, hogy azt mindig alólul kell kezdeni. Vizsgáljuk ennek helyes létét a Tiszavölgyre alkalmazva. – »A« úgy tartja, hogy mielőtt a Szamos, Ung, Latorcza, Laborcza sat. folyók rendezéséhez fogni lehessen, előbb alant a fő recipiensen, t. i. a Tiszán, volna szükség segíteni. »B« ez ellen ugyan nincs, de csak akkor hiszi ezt vízáradási veszély nélkül eszközölhetőnek, ha előbb alant a Tisza alsóbb részén fogna tétetni valami, miszerint ott folyjon a víz sebesebben; mert ha ez nem történik, úsznak a fentebbiek mind. És ez jól van...*”⁴

Szeged alatt tehát az árhullámok megrekedtek, és az árvízszint a város környezetében megemelkedett. (Szeged egyes részein a vízborítás elérte a 4-4,5 méteres magasságot.) Szegeden 1879. március 12-én hajnalban volt a nagy gátszakadás, de még június 8. és augusztus 25. között is mintegy 33 millió m³ vizet emeltek ki az ideiglenes körtöltéssel körülvett város területéről, amely munkán 44 gőzgép és 116 szivattyú működött.⁵ Az árvíz után a legfontosabb tiszai munkálatok egyike volt, hogy igyekeztek elősegíteni az átvágásoknál „*a kiásott medrek mielőbbi kifejlődését.*”⁶

A természeti környezet és a technikai környezet összhangjának felborulása 1897-ben Szegeden olyan mértékű volt, hogy már-már a politikai folyamatokban is éreztette a hatását. Bár a kormány pozíciója azért nem ingott meg, de a közmunka- és közlekedésügyi minisztert, **Péchy Tamást** leváltották, és távoznia kellett az irányítói posztról **Herrich Károly** (1818–1888) vízépítő mérnöknek.

Herrich Károly (Makó, 1818. december 4.–Budapest, 1888. november 21.) vízépítő mérnöki tanulmányait részben Pozsonyban, részben a pesti egyetem Mérnöki Intézetében végezte. 1867-ben minisztériumi osztálytanácsos lett, majd 1869-től vezető szerepe volt a Tisza szabályozásában. „*Első volt hazánkban, aki a mezőgazdasági vízgazdálkodást szervezte.*”⁷ A „*Tiszaszabályozás és a szegedi válság*” című munkája Budapesten jelent meg 1879-ben.

A Tiszavölgyi Társulatot 1877–78-ban sikerült újjászerveznie, de törekvései nem voltak elégségesek az 1879. évi szegedi katasztrófa elhárítására. A katasztrófa évében a nyugdíjazását kérte és visszavonult, – bár a mértékadó értékelések egy része szerint a körülményekhez képest minden tőle elvárhatót megtett, és nem terhelte mulasztás.

Herrich Károly tevékenysége kiterjedt a kultúrmérnökség területére is. „*Ő volt az első, ki Franciaországból magával hozta és először dolgozta ki nálunk a kultúrmérnökség eszméjét, azonban a még akkor eléggé meg nem érlelődött viszonyok között e tervével a minisztériumban megbukott és várni kellett, míg Kenessey Kálmán a tőle átvett iratokkal újra felélesztette és keresztül is vihetette ezt az eszmét, melynek hasznosságát azóta már az idő igazolta is.*”⁸

Sárközy Imre Herrich Károly működéséről 1897-ben (már Herrich halála után) a következőket írta. „*...főképpen a Tisza ügyeivel foglalkozott és e téren annyira az első helyen állt, hogy mikor 1870-ben megszavazott az országgyűlés a Tiszaszabályozás költségeire 1 600 000 forintot, Mikó gróf miniszter őt bízta meg a munkák műszaki felügyeletével.*”⁹ (**Mikó Imre** gróf közmunka- és közlekedésügyi miniszter volt, és ebben a minisztériumban látott el államtitkári feladatokat **Hollán Ernő**.) Később, Mikó miniszter utódainak időszaka alatt is megmaradt Herrich vezető szerepe a Tisza szabályozásában.

Az átmetszések ügyében **Novák József** kemény szavakkal bírálta meg Herrich munkáját. „*...azt az egyet már csak el nem tagadhatja, hogy az átmetszések tervezésénél és kivitelezésénél az övé volt a döntő szó, és mégis éppen ezek az átmetszések szolgáltatják ki a legnagyobb szegénységi bizonyítványt a mérnöki szakértelem dolgában. ... Lehet az ilyen vízszabályozást még védeni?! ... ezen munkálatok kivitelénél is... Herrich Károly úr szava volt a döntő. Övé a felelősség...*”¹⁰ A tiszai kanyarulatok levágásánál Novák felsorolta az eliszaposodott és visszafejlődött átmetszéseket, amelyek miatt az árvíz szintje megemelkedett.

Herrich védekezésének egyik kulcspontja az volt, hogy a Maros (a Tisza folyása szerint) Szeged felett torkollott be. Kisebb lett volna az árvíz szintje, ha a Maros torkolatát Szeged alatt alakítják ki, – érvelt Herrich. Ez azonban helyi ellenkezést váltott ki. „*Szeged sz.k. város folyamodványa Albrecht főherceg-kormányzóhoz július 15-én 1852-ben. A Maros Szeged alá vezetésének*

terve ellen; 5 év, német nyelven. Georg Weber Bürgermeister. Szeged..., reménységét, hogy az ország második virágzó városa lesz ott láttá, hogy a Maros–Tisza összeömlésénél van, ha ehhez, utak, vasutak, gőzhajók csatlakoznak, emelkedését, fejlődését biztosítottak tekintette.”¹¹ Még konkrét hátrányt is megemlítenek.

„...sóházaiba az erdélyi sót nem egyenesen, de alólról vissza 3000 ölre kellene beszállítani, vízellenes vontatással. ...Azon kereset, melyet hajók és áruk Szeged lakosai legnagyobb részének nyújtottak, ... megszűnik.”¹² Herrich tehát ebben a tekintetben markánsan felvetette Szeged város felelősségét. „...Szeged vasakarata... kijátszott minden ellenvetést, s a Maros rendezését az egyedüli jó helyen lehetetlenné tette, a Tisza-szabályozási közegek, ... véleménye ellenére, odahelyezte azt, hol ma van, a város fölél!”¹³ Herrich véleménye, hogy Szeged városa a biztonság egy részét feláldozta az anyagi előnyök oltárán, és ez okozta a katasztrófát.

Novák József tagadta a Maros meghatározó szerepét. „...elbirt bennünket pusztítani a Tisza maga is, s nem volt szüksége a Maros segítségére. ...A Maros azonban, Herrich Károly úr szavai szerint csakugyan az idén is »bárány-szelíd« volt, mert a legnagyobb küzdelem alatt még csak a medréből sem lépett ki.”¹⁴

Abban mindenesetre ellentmondás mutatkozik Herrich kárára, hogy 1860-ban tervek készültek a Marosnak a szegedi szorulatból való elvezetésére, de – Novák szerint – ennek megghiúsítója éppen Herrich Károly volt.¹⁵ „Az egésznek az alapgondolata az, hogy: lám megmondtam én azt ezelőtt 8 esztendővel már, hogy ide fogtok jutni, de nektek nem tetszett a mondásom, hát most már boldoguljatok a hogy tudtok, én csak azért is mást mondok ma mint azelőtt!” – írta le Novák József azokat a szavakat, amelyekről úgy vélte, hogy alkalmasan illusztrálhatja azokkal Herrich magatartását.¹⁶ A technikátörténész azonban a tárgyilagosság kötelezettségében nem mulaszthatja el annak megjegyzését, hogy Herrich Károly nagy ellenlábas, Novák József foglalkozására nézve Szegeden tisztii főügyész volt. „1879. évi augusztus hó 4-én Szegeden, Szeged sz. kir. város köztörvényhatósági bizottságának tartott rendszerinti közgyűlése” a Novák-féle jelentést elfogadta és helyesnek tartotta. (Nyilvánvalóan és megérthető módon Szegeden akkoriban túlfűtött érzelmi indulatok is uralkodtak.)¹⁷

Az 1879. évi árvíz-katasztrófa után már sikerült a Tiszavölgyi Társulatnak a Tisza-szabályozás ügyét úgy tenni „országos üggyé”, ahogyan azt Széchenyi korábban is kívánta volna. „Sikerült elismertetni az állami műszaki irányítás jogát, sőt kötelességeit, s az ezzel járó felelősséget is.”¹⁸ (1884-ben a munka irányítására létrehozták a Tiszai Királyi Állami Kotrások Vezetőségét, amelynek az egyre erősebb állami kotróhajó-parkot bocsátották rendelkezésére.)¹⁹ A XIX. század utolsó egy-másfél évtizedében a Duna völgyében több mint húsz, a Tisza völgyében több mint ötven szivattyútelepet építettek vagy rekonstruáltak. „A szivattyútelepek erőssége összesen 4100 lóerő.”²⁰ A város újjáépítését Lechner Lajos tervezte meg. **Lechner Lajos** (1833–1897) tervét a szakmai körök rendszerint elismerő jelzőkkel illetik, és kiemelik, hogy a várostervező gondosan mérlegelte munkája során a modern nagyváros kialakulásának minden lényeges követelményét. A romba dőlt Szeged ismét felépült!

Ma ismét hazánk egyik legszebb városa.

IRODALOM

1. Csongrád Megyei Levéltár, Szeged. Szeged város Polgármesteri Hivatalának iratai: Külön kezelt iratok. Szeged-Percsori Tiszaszabályozó Társulat. Árvízvédelem. IV. B: 1407. L. 1872–1878. 8. doboz. 16127. 1875. november 11-én. 2986. f. sz. IV-ik. oszt. 527/1875. kgy.
2. (Csongrád Megyei Levéltár, Szeged. Közgyűlési jegyzőkönyvek. 1879. 8. kötet. 3-ik ív. 879. évi máj. 18-a. kgy. 199/a. Kutatás Szegeden 1995. október 17-én.)
3. Lászlóffy 1969. p. 31.
4. Széchenyi 1846. p. 63.
5. Szeged történeti kronológiája. 1992. p. 68, 69.
6. Dóka 1987. p. 178.
7. Magyar Életrajzi Lexikon I. Főszerk.: Kenyeres Ágnes. I. köt. A–K. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1981. p. 712.
8. Sárközy Imre: Régibb vízimérnökeink életéből. XVI. Herrich Károly. A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Heti Értesítője. XVI. évfolyam. 1897. 7. szám. 1897. február 21. p. 41. Szerk.: Mihályfi József másodtitkár.
9. Sárközy Imre: I. m. p. 40.

10. *Novák József*: Emlékirat a szegedi árvíz tárgyában. Válaszul Herrich Károly miniszteri tanácsos úrnak a „Tiszaszabályozás és a szegedi válság” című értekezésére. Szeged, Burger Gusztáv Könyv- és Könyvnyomdájából. 1879. p. 15, 16.
11. *Herrich Károly*: A Tiszaszabályozás és a szegedi válság. VIII. Eredeti dolgozatok. A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye. XIII. köt. I–VI. füzet. I–XXVII. tábla. Budapest, 1897. Nyomatott Fanda József Könyvnyomdájában. (Váci utca 20.) p. 276.
12. *Herrich Károly*: I. m. p. 277.
13. *Herrich Károly*: I. m. p. 301.
14. *Novák József*: I. m. p. 27.
15. *Novák József*: I. m. p. 36, 37.
16. *Novák József*: I. m. p. 37.
17. *Novák József*: I. m. p. 59.
18. *Novák József*: I. m. p. 57.
19. *Dóka*, 178.
20. *Kvassay*, 1900. XV.